Hgin Sanomat 21.1.60. Metrolink

Metroväylät muodostuvat ratkaiseviksi henkilöliikenteessä 1990-luvun Helsingissä

Helsingin seudulla silloin 1,3 miljoonaa asukasta

Verkon keskikaupungilla oltava valmis 20 vuoden aikana

Entinen esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea, nykyinen metrotoimikunta suosittelee nimitystä "metroväylä" käytettäväksi yhteisesti kaikista maan alla tai päällä kulkevista liikenneväylistä, jotka on varattu yksinomaan julkista henkilöliikennettä varten, riippumatta siitä, ajetaanko näillä väylillä junin, raitiovaunuin, johdinautoin, linja-autoin tai muunlaisia kuljetusvälineitä käyttäen.

Näin kaavaili Helsingin Kauppakamarin eilisessä hallituksen kokouksessa pitämässään esitelmässä aiheesta "Tarvitseeko Helsinki metroväylä" 1990-luvun liikennettä ja siihen liittyviä ongelmia Helsingin kaupungin metrotoimikunnan toimistopäällikkö, tekn. tri Reino Castrén, joka mainitsi heijastuskuvin valaistussa esitelmässään mm. seuraavaa:

Metroväylien rakentamista on syytä puoltaa vain siinä tapauksessa, että liikenteen tyydyttävä ja taloudellinen hoitaminen ilman metroväyliä on mahdotonta tai vaatisi vielä suurempia investointeja toisenlaisiin ratkaisuihin.

Tällaista kysymystä ei sovi ratkaista vain lähintä tulevaisuutta ajatellen. Parhaillaan on Helsingissä käynnissä vilkas rakennustoiminta. Keskikaupungin viimeisetkin tyhjät tai vähäarvoisin rannuksin täytetyt alat tulevat ..an, jopa entistä syvemmälti, sellaiseen käyttöön, joka sitoo suuria pääomia. Esikaupunkivyöhykkeellä edistyvät rakentaminen sekä sitä edeltävä asemakaavoitus niin, että alueen käyttö on saamassa lopullisen muotonsa. Jos tässä yhteydessä ei varattaisi tilaa myöskin niille liikenneväylille, jotka tarvitaan vasta etäisessä tulevaisuudessa, kävisi niiden aikaansaaminen aikanaan monin verroin kalliimmaksi ja ne voisivat mullistaa esikaupunkeja palvelevan elinkeinoelämän sijoittumisperusteet.

Suoritetut tutkimukset kohdistuvat tilanteeseen, jolloin Helsingin ns. suurkaupunkialue olisi täydessä käytössä. Tälle alueelle mahtuu 1.100.000 asukasta; niistä 700.000 kaupungin nykyiselle alueelle. Samassa kehityksen vaiheessa olisi Helsingin seudun ns. äärivyöhykkeellä 200.000 asukasta eli koko Helsingin seudussa 1.300.000. Tämä asukasluku saavutetaan 1990-luvun alkupuolella. Kaupungin nykyinen alue tulee täyteen jo vuoden 1980 paikkeilla.

Merkittävä tekijä on asukasluvun jo alkanut väheneminen kaupungin keskustassa. Se ilmeisesti jatkuu, lopputuloksena noin 30.000 asukkaan vähennys ja vastaavasti kasvava määrä aamuisin keskustaan ja iltapäivisin sieltä ulos pyrkivää liikennettä.

Sekä asutuksen että työpaikkojen sijoittamisessa on edellytetty tehokkain toimenpitein edistettävän ns. hajakeskitystä. Citytoiminta edustaa kuitenkin 40 % Helsingin seudun työpaikoista, 1990-luvun alussa 200.000 työpaikkaa. Tälle määrälle saadaan runsaasti tilaa käyttämällä nykyisen keskustan ja lähikortteleiden rakentamattomat ja rappeutuneiden rakennusten varaamat tontit. Cityn hajaantuminen kaupungin ulkoreunoille olisi toivekuvitelma.

Kaupungin alueen ja lähivyöhykkeen ollessa runsaan 30 vuoden kuluttua täydessä käytössä, on normaalina talviarkipäivänä klo 16 ja 17 välillä keskustasta eri kulkuvälinein ulospäin pyrkimässä noin 100.000 henkilöä. Nyt heitä on noin 40.000. Keskikaupungista pyrkisi vastaavasti ulos myös 100.000 henkilöä tunnissa nykyisten 30.000 asemesta sekä kaupungin rajan yli 60.000 henkilöä nykyisten 10.000 asemesta.

Tasaisemmin eri tuntien kesken

Suurkaupunkien liikenne voitaisiin hoitaa halvemmalla ja paremmin, jos sen palvelusten kysyntä saataisiin jakautumaan tasaisemmin päivän eri tuntien kesken. Valitettavasti yhteiskunnan kehitys on menossa päinvastaiseen suuntaan ja kuta nopeammiksi liikenne onnistutaan saamaan, sitä terävämmiksi kysyntähuiput muodostuvat.

Laskelmat edellyttävät elinkeinoelämän tulevan mukaan niin tehokkaaseen työaikojen porrastukseen, että se ainakin palauttaa kysynnän nykyisen jakautumisen.

Henkilömäärän huima kasvu

Eri maiden elintason ja henkilöautojen suhteellisen määrän vertaileminen toisiinsa tarjoaa mahdollisuuden ennustaa, millä tavoin henkilöautojen luku tuhatta asukasta kohti kasvaa. Sen mukaan Suomi on 7 vuotta jäljessä Ruotsia ja 25 vuotta jäljessä Amerikan Yhdysvaltoja. Kuitenkin Helsingin seudussa olisi jo 1970-luvun alussa henkilöauto viittä asukasta kohti ja 1990-luvulla jopa 2,5 asukasta kohti. Kun henkilöautot tulevat nykyistä yleisemmiksi, ei kutakin autoa käytettäisi klo 16—17 tehtäviin matkoihin yhtä ahkerasti kuin nyt. Täten 1990-luvun alkupuolella runsaasti puolet niistä henkilöistä, jotka tungosaikana matkaavat keskustasta ulospäin, pyrkisi käyttämään henkilöautoa. Nykyään auton käyttäjiä on tästä joukosta vain noin 12 %. Ajatus, että henkilöauto voisi suurkaupungissa korvata julkisen liikenteen, on utopia.

Keskustasta ulos 49 ajokaistaa

Jotta 1990-luvun alkuvuosiin mennessä kasvaneesta matkustajien joukosta puolet voisi ajaa henkilöautolla ja puolet linja-autolla, tarvittaisiin keskustasta ulos 49 ajokaistaa. Nyt niitä on 9 ja yleiskaavan mukaan olisi 20 kpl. Läheskään tällaista määrää lisää katuja ei ole mahdollista rakentaa kaupunkia turmelematta. Keskustaan olisi rakennettava tätä automäärää vastaavat pysäköintitilat, eli uutta tilaa 38.000 autolle, kun kaduille ym. mahtuu 14.000.

Aivan toista luokkaa oleva katuverkko riittää, jos käytetään suhteellisesti enemmän julkisen liikenteen palveluksia. 50.000 henkilön kuljettamiseen tunnissa tarvitsevat henkilöautot 210 m leveän kadun, mutta linja-autot vain 35 m leveän väylän ja metrojunat vain 9 m leveän ratakaistan maan päällä tai alla.

Jos metroväyliä ei vielä 1990-luvun alussa olisi, pitäisi julkisen liikenteen vallata itselleen katutilaa niin paljon, että kaikki keskustasta ulos pyrkivät henkilöt saataisiin kuljetetuiksi. Vaikka yleiskaavasuunnitelman mukaiset kadut, mm. 8-kaistainen Vapaudenkatu, olisivat valmiina, jäisi henkilöautoille kovin vähän tilaa. Käytännössä jako tapahtuisi siten, että autonomistajien olisi pakko oppia jättämään autonsa kotiin. Keskustasta ulos mahtuisi normaalina talviarkipäivänä klo 16—17 kulkemaan henkilöautolla vain noin 5 % kulkijoista, kun vastaava osuus jo nyt on 12 %. Tämä vaihtoehto on melkein yhtä mahdoton kuin edellinen. Pitäisihän henkilöautojen käyttö sen mukaan supistaa suhteellisesti laskien vähempään kuin puoleen nykyisestään eli suunnilleen yhtä moneen henkilöön kuin nyt ajaa työstään kotiin autolla. Kun kaduilla olisi pitkäaikainen ja paha tungos, linja-autot ajaisivat 5—8 km tunnissa.

Pysäköintitaloja

Jos yleiskaavan mukaisen katuverkon lisänä sen sijaan olisivat erityiset metroväylät julkista liikennettä varten siellä, missä muuten vähemmän kuin 30 % kulkijoista mahtuisi käyttämään henkilöautoa, niin jäisi henkilöautoille paljon enemmän katutilaa. Klo 16—17 voisi keskustasta ajaa henkilöautolla ulos noin 13 % kaikista ulos pyrkivistä, siis nykyistä hieman suurempi suhteellinen osa eli lähes 3-kertainen henkilömäärä. Pysäköimistiloja tarvittaisiin keskustassa noin 18 000. Niistä noin 4.000 paikkaa olisi pysäköimistaloissa tai maanalaisissa suojissa. Nykyisen yleiskaavan mukaiset ulosmenokadut riittäisivät vielä 1990-luvulla turvaamaan kohtalaisen nopean ja sujuvan katuliikenteen. Jokaiselle, joka pitäisi kaduilla vallitsevaa tungosta liian rasittavana, olisi tarjolla mahdollisuus nopeaan ja huolettomaan matkaan metrolla. Välttämättömälle autolla kulkemiselle yleiskaavan mukaiset kadut ja pysäköimistilat riittäisivät.

Metroväylät ainakin kaupungin rajoille

Jo tavoitteeksi asetetaan metroväylien ulottaminen niin kauas keskustasta, että siitä eteenpäin kaduille mahtuu vähintään 30 % kulkijoista henkilöautoissa ja loput linja-autoissa, niin pitäisi metroväylien ulottua Jorvaksentien, Turuntien, Tuusulantien ja Östersundomintien suunnilla ainakin kaupungin rajalle, Vihdintien suunnalla Pitäjänmäelle, Nurmijärventien suunnalla Muurarimestarintielle ja Porvoontien suunnalla Vartiokylän seudulle. On hyvinkin todennäköistä, että taloudelliset seikat perustelevat niiden jatkamisen ulommaksikin, jos lähellä on suurehkoja asutuskeskittymiä.

Metro kuljettaisi eniten

Kuljetustehtävien jako eri liikennemuotojen kesken muodostuisi 1990-luvun alussa, normaalina talviarkipäivänä klo 16—17 sellaiseksi, että keskustasta ulos ja sen läpi kulkevista 104.000 henkilöstä ajaisi rautateitse 7.000, henkilöautolla 14.000 ja metrolla 83.000; näistä Lauttasaaren suuntaan 11.000, Töölön suuntaan 30.000 sekä Sörnäisten—Kallion suuntaan 42.000 henkilöä.

Yhden ajokaistaparin lisääminen yleiskaavassa suunniteltuihin lisäisi henkilöautojen osuutta ja vähentäisi metron kuljetustehtävää keskimäärin 1.300 henkilöllä tunnissa, mutta lisäisi pysäköimistilan tarvetta keskustassa noin 1.200 paikalla sekä vaikeuttaisi tilannetta keskustan jo valmiissa sisäisessä katuverkossa. Ei näytä mahdolliselta lisätä katujen ajokaistalukua niin paljon, että se vaikuttaisi rakennettavien metroa pääväylien lukumäärään.

Keskikaupungin metro valmiiksi 20 vuoden aikana

Metrotoimikunta arvioi, että metroväylien verkon keskikaupungissa olevan osan pitäisi olla valmiina parin lähimmän vuosikymmenen kuluessa, että työ on samalla vaiheittain ulotettava esikaupunkivyöhykkeelle ja että eräillä pääväylillä jo nyt vallitseva tilanne sekä tarpeellisen rakentamisajan pituus vaativat töiden aloittamisen ajoissa.

Esitelmänsä tri Castrén päätti todeten, että Helsinki sangen pian tarvitsee julkista henkilöliikennettään varten kaduista eristettyjä, vain tälle liikentelle varattuja väyliä eli ns. metroväyliä.

- jotta nykyisillä ja lisäksi rakennettavissa olevilla kaduilla riittäisi tilaa välttämättömälle tavaraliikenteelle ja kohtuulliselle henkilöliikenteelle.
- jotta julkinen liikenne itse ei tulisi nykyistä hitaammaksi ja kalliimmaksi, vaan
- jotta se päinvastoin voisi tehdä kaupungin asukkaiden yhä pidemmiksi muuttuvat matkat nopeammiksi ja jotta se olisi kyllin säännöllinen ja kuljetuskykyinen kyetäkseen mm. tuomaan työntekijät täsmällisesti työpaikkoihinsa.

käännä!